

①9 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
INSTITUT NATIONAL  
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE  
PARIS

①1 N° de publication :  
(à n'utiliser que pour les  
commandes de reproduction)

**2 624 074**

②1 N° d'enregistrement national :

**87 14960**

⑤1 Int Cl<sup>4</sup> : B 60 Q 1/18; F 21 M 3/05.

⑫

## DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

②2 Date de dépôt : 7 décembre 1987.

③0 Priorité :

④3 Date de la mise à disposition du public de la  
demande : BOPI « Brevets » n° 23 du 9 juin 1989.

⑥0 Références à d'autres documents nationaux appa-  
rentés :

⑦1 Demandeur(s) : *FOURNIER Roger Emile.* — FR.

⑦2 Inventeur(s) : Roger Emile Fournier.

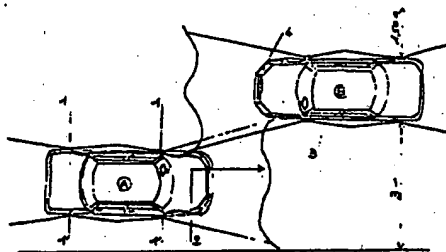
⑦3 Titulaire(s) :

⑦4 Mandataire(s) :

⑤4 Système de phares latéraux pour véhicules automobiles limitant les effets de l'éblouissement lors d'un croisement.

⑤7 L'invention a trait à un dispositif d'éclairage automobile pour éliminer le « trou noir » 2 créé par le faisceau des feux de croisement s'opposant.

Il est constitué de quatre optiques 1 1' fixées à l'arrière des passages de roues AV et AR d'un véhicule, placées suivant les différents types de véhicules, encastrées dans la carrosserie 3 à environ 45 centimètres du sol, donnant un ray lumineux de 9° environ pour les optiques 1 et de 14° pour les optiques 1' par rapport à la route. Un interrupteur est en commande directe avec les feux de croisement 4 et un autre interrupteur, de mise hors circuit, permet de disposer des feux de côtés 1 1' séparément des feux de croisement.



FR 2 624 074 - A1

## DESCRIPTION

La présente invention concerne un dispositif d'éclairage automobile visant à éliminer le " trou noir " créé par l'éblouissement que l'on subit lorsque l'on croise un véhicule circulant en sens inverse, les feux de croisement (ou de route) allumés. Ce qui a pour effet que l'on ne peut voir au delà des feux du véhicule qui vient en face, obligeant le conducteur, durant le temps de croisement, à fixer les signalisations horizontales du côté droit de la route pour se guider ( quand celles-ci existent ).

10 Le dispositif selon l'invention permet de remédier à cet inconvénient.

Il comporte en effet l'adjonction de quatre optiques de forme rectangulaire aux dimensions non définies, disposées à l'arrière des passages de roues AV et AR à 45 centimètres du sol environ. Orientées de façon à éclairer la route sur 3 mètres coté gauche, et sur 1,50 mètre coté droit.

Selon une forme de réalisation préférentielle, le système du phare anti-brouillard (brevet déposé), est préconisé en ce qui concerne le champ d'éclairage.

20 Cette optique pourra faire l'objet d'une création spécialisée. Selon une variante, ces optiques permettent en outre les avantages suivants:

Avantage d'être mieux vu et de mieux voir par temps de brouillard, lorsque l'on dépasse ou que l'on croise un autre véhicule notamment sur une route non matérialisée, ou pour tourner sur une route ou sur un chemin étroit. Très utile également lors d'une crevasse.

Les figures annexées illustrent l'invention:

La figure 1 représente une vue en plan du dispositif selon l'invention.

La figure 2 représente une vue en coupe définissant l'angle lumineux de ce dispositif.

5 La figure 3 représente le système de branchement électrique du dispositif.

Le dispositif présenté sur la figure 1 représente deux véhicules (A) (B) en situation de se croiser, permettant de situer les optiques (1) (1') disposées sur la carrosserie  
10 affleurant celle-ci (3) et permettant de situer le " trou noir " (2) afin d'obtenir, en association avec les feux de croisement (4), la diffusion d'un éclairage couvrant environ 300°.

L'éclairage des optiques (1) permet d'éliminer le "  
15 trou noir " (2). L'éclairage des optiques (1') permet de donner une symétrie à l'éclairage afin de situer la position du véhicule d'un coup d'oeil et éviter ainsi d'être désorienté du fait qu'il n'y aurait un éclairage que sur le coté gauche.

20 Dans la forme de réalisation selon la figure 2, les optiques (1) sont orientées de façon à former un angle de 9° (5) environ par rapport à la route. Les optiques (1') sont orientées de façon à former un angle de 14° (6) environ par rapport à la route.

25 Le dispositif selon la figure 3 est muni d'un système de fonctionnement par l'interrupteur (7) en relation directe avec les feux de croisement. Un second interrupteur (8) permet de disposer des feux de coté (1) (1') de façon à interrompre leur fonctionnement lorsque cela est utile, lors d'une traversée de ville par exemple.

Le dispositif selon l'invention est particulièrement destiné à la sécurité routière.

## REVENDICATIONS

1) Dispositif d'éclairage automobile visant à éliminer le " trou noir "(2) caractérisé en ce qu'il comporte quatre optiques (1) (1') en positions fixes réparties sur les cotés d'un véhicule d'une façon symétrique.

5      2) Dispositif selon la revendication 1 caractérisé en ce que le faisceau des optiques (1) éclaire la route pour éliminer le " trou noir "(2) sur 3 mètres coté gauche du véhicule.

3) Dispositif selon la revendication 1 ou la revendica-  
10 tion 2 caractérisé en ce que le faisceau des optiques (1') éclaire le bas coté de la route sur 1,50 mètre coté droit.

4) Dispositif selon l'une des quelconques revendications précédentes caractérisé en ce que les optiques (1) (1') sont fixées à la carrosserie(3), à 45 centimètres du sol.

15      5) Dispositif selon l'une des quelconques revendications précédentes caractérisé en ce que les optiques (1) auront des faisceaux lumineux orientés par rapport au sol d'un angle de 9°(5), les optiques (1') dans un angle de 14° (6) par rapport au sol.

20      6) Dispositif selon la revendication 2 ou la revendication 3 caractérisé en ce que les optiques (1) (1') sont à assimiler aux phares anti-brouillard ( brevet déposé ) en ce qui concerne le champ d'éclairage.

7) Dispositif selon l'une des quelconques revendications  
25 précédentes caractérisé en ce que les optiques sont commandées par l'interrupteur (7) en relation directe avec les feux de croisement.

8) Dispositif selon la revendication 7 caractérisé en ce qu'un interrupteur (8) commande les optiques (1) (1')  
30 en séparation des feux de croisement.

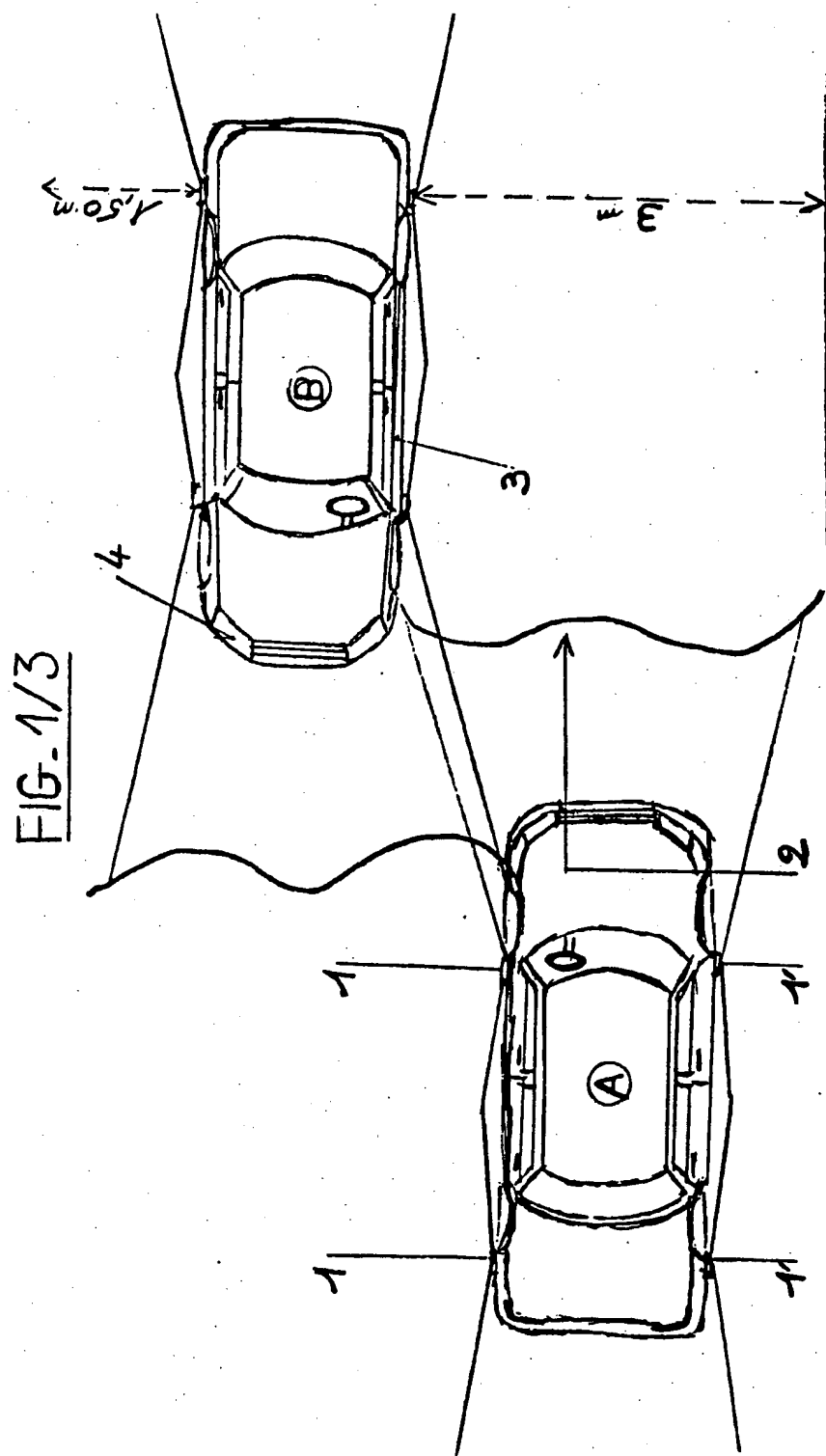


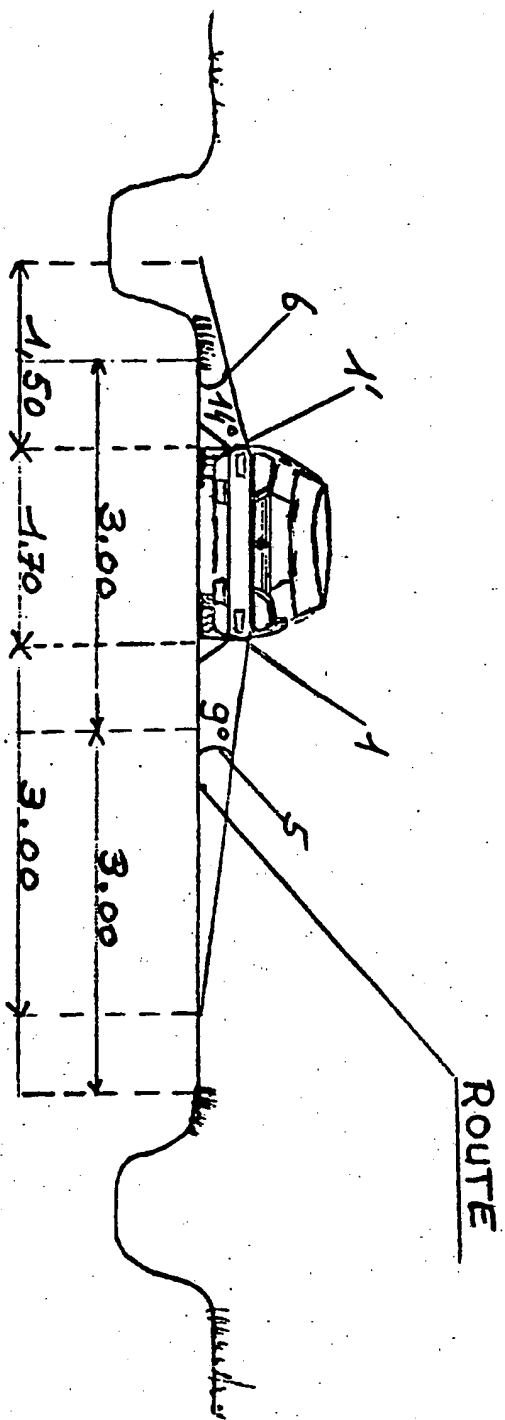
FIG 2/3

Fig 3/3

